

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** - (1965)

**Rubrik:** Verkehr und Betrieb

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

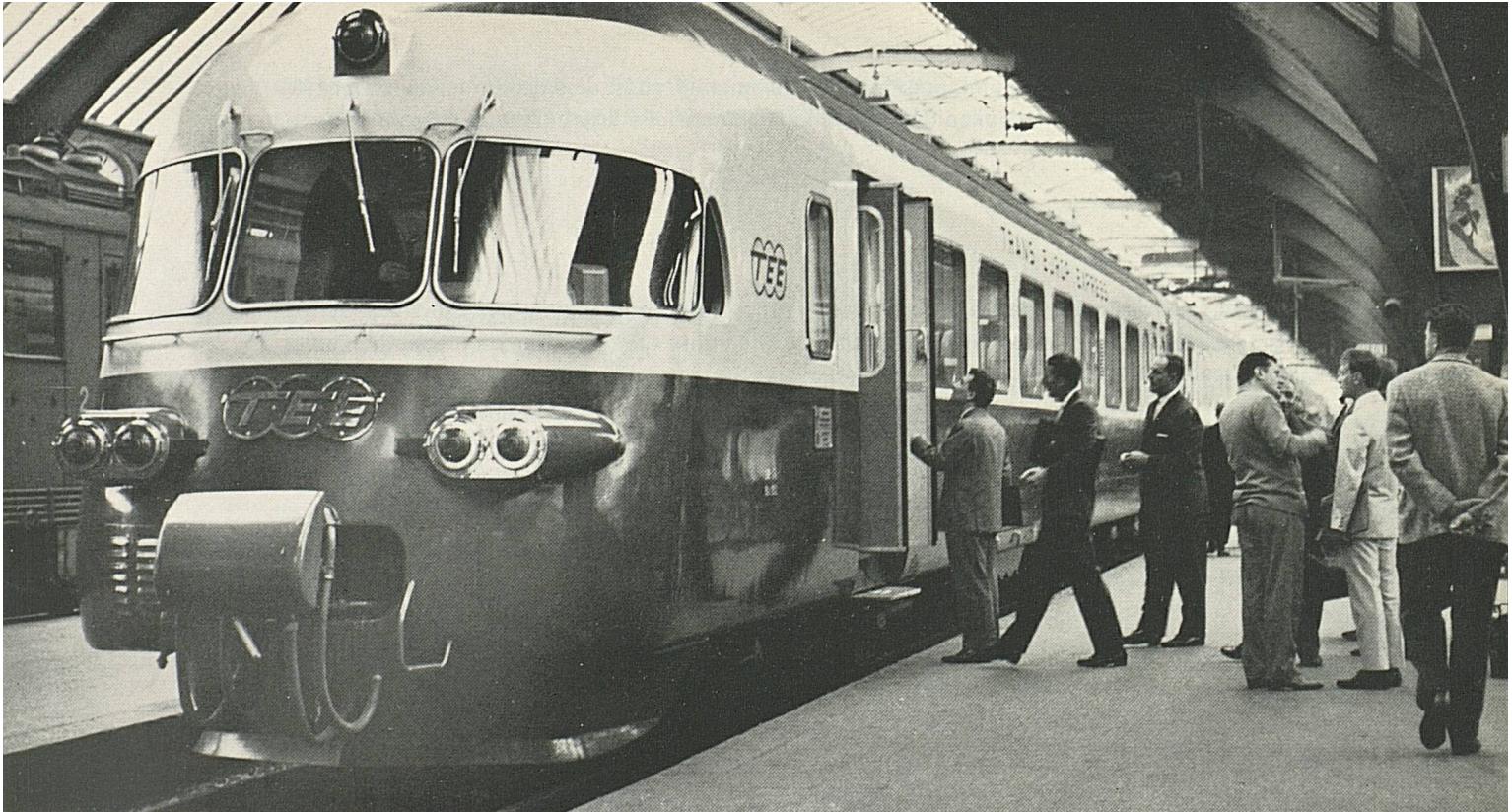
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 01.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Mit dem Trans-Europ-Expresszug rasch, bequem und bei jedem Wetter mitten in die Zentren Europas. TEE Gottardo in Zürich kurz vor der Abfahrt nach Mailand.

## Verkehr und Betrieb

### I. Verkehrsvolumen

#### 1. Personenverkehr

Mit 238,5 Millionen beförderten Reisenden blieb der Personenverkehr der Bundesbahnen im Berichtsjahr um 3,8 % hinter dem Ergebnis des Vorjahres (248,0 Mio) und um 1,3 % unter jenem des Jahres 1963 (241,6 Mio). Im Gegensatz zu diesem leichten Rückgang bei den SBB wiesen die übrigen Verkehrsträger trotz des gedämpften Wirtschaftswachstums eine praktisch ungebrochene Verkehrszunahme auf.

Der eingetretene Rückgang ist nicht nur auf den Wegfall des zusätzlichen Verkehrs zurückzuführen, den 1964 die EXPO auslöste, sondern auch auf eine allgemeine, leichte Abschwächung der Nachfrage. Einen merklichen Frequenzausfall verzeichnete der internationale Verkehr, das bisher aktivste Element in der Verkehrsentwicklung. Rückläufig waren ferner der Geschäftsreiseverkehr sowie der Berufs- und Schülerverkehr.

Der im Personenverkehr eingetretene Entwicklungsumschwung dürfte in erster Linie auf die weiterhin starke Ausdehnung des individuellen Strassenverkehrs zurückzuführen sein. Aber auch die Beschränkung des Bestandes an ausländischen Arbeitskräften und das ungewöhnlich schlechte Wetter während der Sommerreisezeit waren am Verkehrsrückgang mitbeteiligt.

Wenn der Ertrag trotz geringeren Verkehrsumfanges etwas höher ausfiel, so ist dies der am 1. November 1964 in Kraft getretenen Tariferhöhung zu verdanken (vgl. Abschnitt «Finanzielle Ergebnisse und Rechnungen», Seite 53).

## 2. Güterverkehr

Mit insgesamt 37,9 Mio t wurde im Berichtsjahr ein neues Transportmaximum erzielt. Die Zunahme betrug 1,4 Mio t oder 3,9 %; sie war jedoch geringer als im Vorjahr (1,6 Mio t oder 4,6 %) und lag damit deutlich unter der mittleren Zuwachsrate der letzten zehn Jahre (6,3 %).

Der Bahnimport einschliesslich der Inlandabfuhren ab den Rheinhäfen stieg unter dem Einfluss der Massnahmen zur Konjunkturdämpfung nur um 2 % und erreichte 17,2 Mio t. An Exportgütern wurden 1,7 Mio t – das sind 15,6 % mehr als im Vorjahr – befördert; damit setzte sich der bisherige Wachstumsrhythmus fort.

### Entwicklung des Güterverkehrs



Während der binnenschweizerische Güterverkehr, bei welchem sich vor allem die Transporte von Baumaterialien und Stückgütern auswirken, um 3,4 % auf 9,2 Mio t zurückfiel, stieg das Transportvolumen bei Gepäck, Expressgut und Postsachen auf insgesamt 1,3 Mio t. Die Transporte flüssiger Treib- und Brennstoffe erhöhten sich von 1,2 Mio t im Jahre 1955 auf 5,2 Mio t im Jahre 1965. Dank der vermehrten Abstimmung der Bedürfnisse der Verfrachter und der Bundesbahnen gelang es, im Berichtsjahr mehr als 2 Mio t dieser Transporte mit programmierten Block- und Zielzügen zu befördern.

Der internationale Transitverkehr, der 1964 zufolge der italienischen Importbeschränkungen stagnier hatte, erhöhte sich im Berichtsjahr auf die Rekordmenge von 8,5 Mio t (14,3 %), was allerdings zum Teil auf die Verkehrsunterbrüche am Brenner und Mont Cenis zurückzuführen ist. Der Jahreszuwachs von total 1,1 Mio t ist vor allem dem zusätzlichen Schrottverkehr nach Italien und den Lebensmitteltransporten von Süden nach Norden zuzuschreiben. Die fortschreitende Umstellung von festen auf flüssige Brennstoffe widerspiegelt

sich auch in einem Rückgang der Kohlentransporte am Gotthard und Simplon. Der gesamthaft grosse Transitverkehr wurde ohne betriebliche Störungen abgewickelt.

## II. Tarife

### 1. Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr

Die allgemeine Tariflage im Personenverkehr blieb seit der Tarifrevision vom 1. November 1964 unverändert. Mit einem Fahrpreisindex von 163 Punkten (1939 = 100) stehen die Personentarife der Bundesbahnen immer noch bedeutend hinter dem Landesindex der Konsumentenpreise und namentlich hinter dem Index der Löhne für Angestellte und Arbeiter (vgl. Darstellung Seite 5). Angesichts der fortschreitenden Verschlechterung der Ertragslage im Personenverkehr werden in absehbarer Zeit gewisse Tarifkorrekturen, namentlich bei den stark unter den Kosten tarifierten Fahrausweisen, nicht zu umgehen sein.

#### Entwicklung des Personenverkehrs



Hatte die Förderung des Gesellschaftsreiseverkehrs durch die Reisedienste der SBB in dem im Zeichen der EXPO stehenden Jahre 1964 etwas zurückzutreten, so wurde sie im Berichtsjahr intensiviert. Um einer zu starken Verkehrszusammenballung über Weihnachten entgegenzuwirken, wurden die Preise für die Urlaubsreisen der italienischen und spanischen Gastarbeiter wiederum nach Reisetagen gestaffelt, wobei zudem die Ermässigung für Gruppen an den Hauptreisetagen wegfiel.

Der Gemeinsame internationale Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck erfuhr eine Reihe von Änderungen infolge von Tariferhöhungen in Dänemark, Grossbritannien, Luxemburg, den Niederlanden und Jugoslawien. Ferner wurden der TEE-Zuschlag erhöht und der Anwendungsbereich auf weitere Züge, die den Komfortbedingungen der TEE entsprechen, ausgedehnt. Zu den vor einigen Jahren für den amerikanischen Markt geschaffenen gesamteuropäischen Fahrausweisen «Eurailpass» und «Eurailgroup» gesellte

sich unter der Bezeichnung «Eurailtariff» ein europäischer Tarif für Einzelreisen. Dieser Tarif stellt ein wertvolles Verkaufsinstrument und eine wesentliche Arbeitserleichterung für die amerikanischen Reisebüros dar. Die Bundesbahnen schenkten dem Auslandsgeschäft ganz allgemein volle Aufmerksamkeit und pflegten mit den Agenturen der Schweizerischen Verkehrszentrale sowie mit den ausländischen Reisebüros und Bahnverwaltungen einen regen Kontakt.

## 2. Güter- und Tiertarife

### Binnentarife

Im Berichtsjahr stimmte die Kommerzielle Konferenz, in welcher die wichtigsten Wirtschaftsverbände und die Bahnen vertreten sind, der Neuordnung des Milch- und Rahmverkehrs sowie des Transportes leichtverderblicher Lebensmittel zu. Mit dem Inkrafttreten dieser beiden Tarife auf den 1. Januar 1966 wurde ein seit vielen Jahren hängiges Anliegen der Bahnen, den Transport dieser Güter zu rationalisieren, wenigstens teilweise erfüllt: Im Milchverkehr sollen die betrieblichen und abrechnungstechnischen Vereinfachungen bei gleichzeitiger Erhöhung der seit 1952 unverändert gebliebenen Beförderungspreise den aussergewöhnlich niedrigen Kostendeckungsgrad verbessern helfen. Beim Transport von leichtverderblichen Lebensmitteln erwies sich die von den Bahnen gewährte frachtfreie Rückbeförderung von leerem Verpackungsmaterial in den letzten Jahren immer mehr als betriebshemmend und damit kostensteigernd. Um die Bahnkunden anzuregen, vermehrt Einwegverpackungen zu verwenden, sieht die neue Regelung auf dem Voiltransport einen Zuschlag vor, wenn die Rücksendung des Gebindes verlangt wird.

Die Bundesbahnen stellen mit Besorgnis fest, dass im Berichtsjahr die Gesamtkosten trotz Mehrverkehr weiterhin rascher gewachsen sind als die Gesamteinnahmen. Besonders beunruhigend ist die Tatsache, dass sich nicht nur der Kostendeckungsgrad beim Stückgutverkehr, sondern neuerdings auch beim Wagenladungsverkehr, dem finanziellen Rückgrat der Bahnen, zu verschlechtern beginnt. Die Einnahmen aus dem Stückgutverkehr vermochten trotz der zwölfprozentigen Tariferhöhung vom 1. November 1964 den Aufwand nur rund zur Hälfte zu decken. Dies ist einerseits auf den arbeitsintensiven Charakter dieses Verkehrs und andererseits auf die weitere allgemeine Kostensteigerung zurückzuführen. Die Zunahme der Gesamtkosten zwingt die Bahnen, die notwendigen Mehreinnahmen in nächster Zukunft durch Tariferhöhungen zu beschaffen. Im Hinblick auf die Kosten- und Wettbewerbslage wird es sich nicht um lineare Erhöhungen, sondern um differenzierte, den Kosten und Marktverhältnissen besser angepasste Strukturänderungen handeln.

### Internationale Tarife

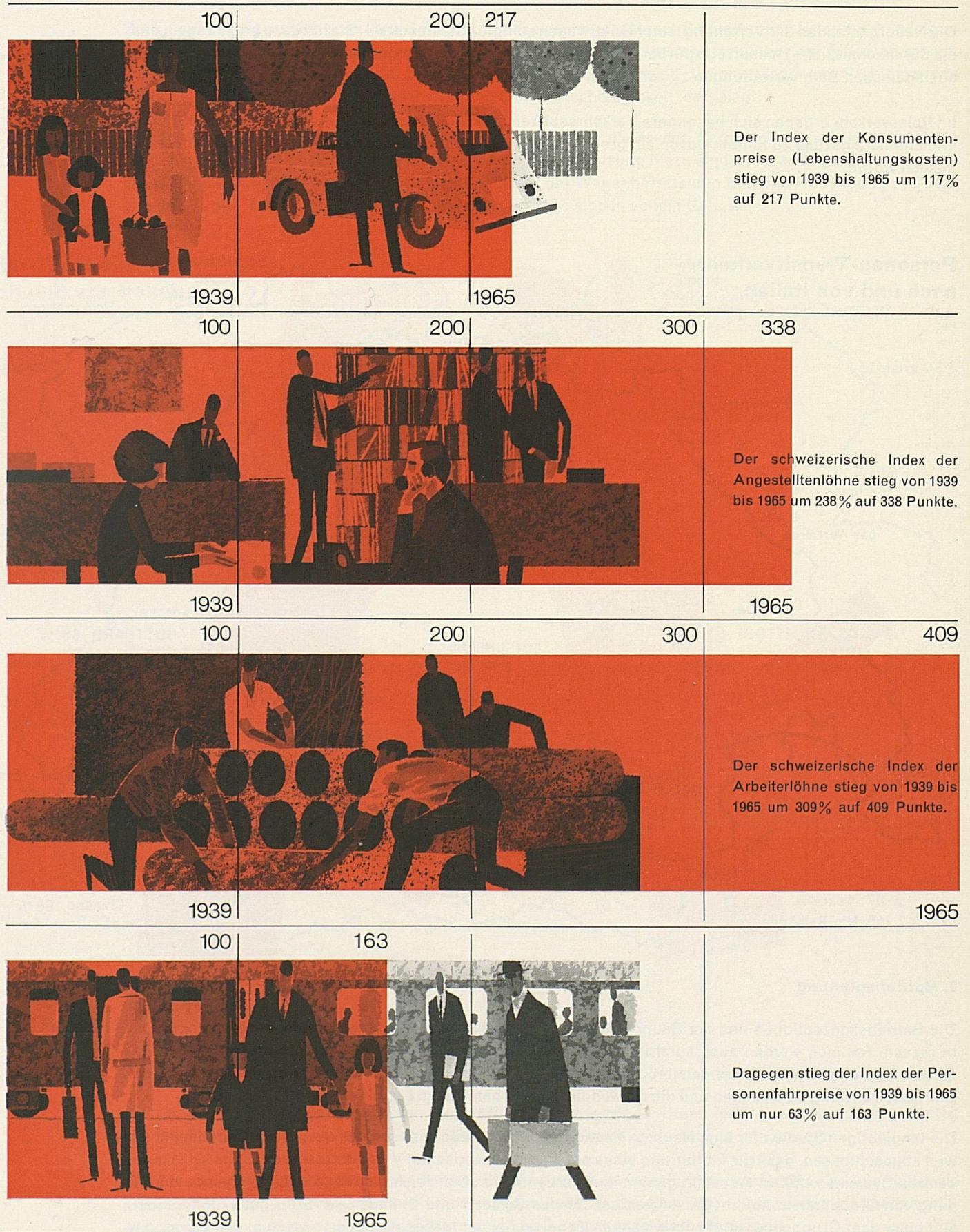
Da verschiedene ausländische Bahnen ihre Gütertarife erhöhten, waren auch die internationalen Tarife anzupassen. Diese Arbeiten werden von Tarifausschüssen, in denen alle beteiligten Bahnen vertreten sein müssen, besorgt. Im Berichtsjahr wurden die Gütertarife der Staatsbahnen folgender Länder erhöht: Belgien, Dänemark, Frankreich, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen und Schweden. Die lineare Erhöhung der Wagenladungstarife durch die Französischen Staatsbahnen um 5 % gestattete den SBB, die schweizerischen Konkurrenzfrachtsätze zum Leitungsweg über den Mont Cenis anzupassen.

## III. Betrieb

### 1. Betriebsleistungen

Der Betrieb wickelte sich im Berichtsjahr normal und ohne bemerkenswerte Störungen ab, obwohl die Transportleistung erneut leicht gestiegen ist. Der zunehmende Güterverkehr führte insbesondere in den Grenzbahnhöfen und auf den Transitlinien Nord-Süd zu neuen Spitzenergebnissen. So verzeichnete beispielsweise Basel im Grenzverkehr zum erstenmal Annahmen von mehr als 100000 Bruttotonnen pro Tag. Rekordleistungen wurden auch am Gotthard und Simplon erzielt; an 32 Tagen hatten die SBB auf beiden Strecken zusammen mehr als 100000 Bruttotonnen täglich zu befördern. Wenn dieser erneute Spitzenverkehr planmäßig und reibungslos bewältigt werden konnte, so ist dies nicht zuletzt dem in den letzten Jahren stark vorangetriebenen Ausbau des gesamten Transportapparates zu verdanken. Wesentlich dazu beigetragen

## Die Personenfahrpreise im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten sowie zu den Angestellten- und Arbeiterlöhnen



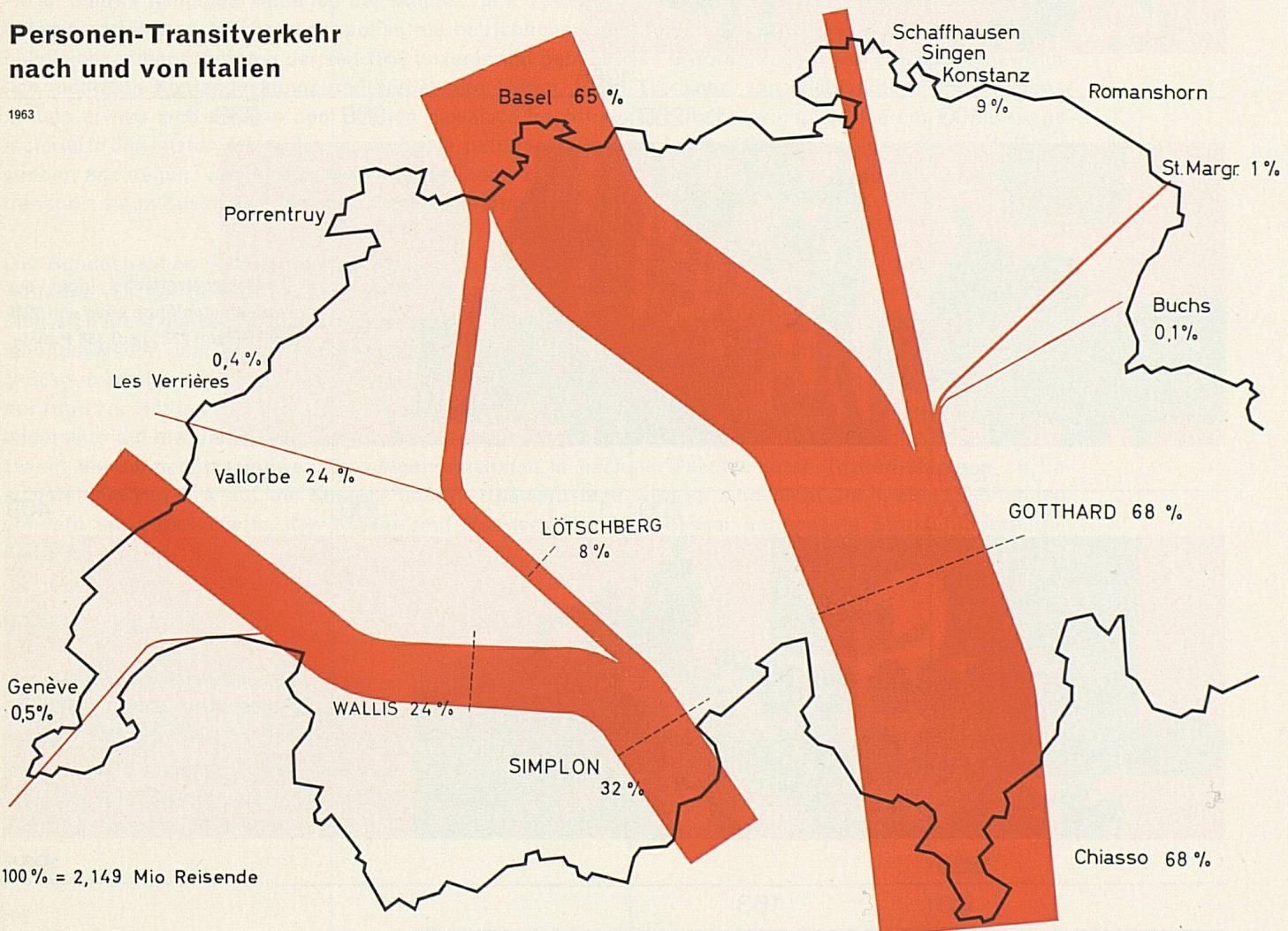
haben auch verschiedene betriebliche Massnahmen, wie vermehrte direkte Zugbildungen, rascherer Wagenumlauf und Programmierung der Transporte von Massengütern. Von einer Überlastung der Nord-Süd-Transitlinien der SBB kann daher heute nicht die Rede sein. Es sind jetzt zum Teil sogar beachtliche Reserven vorhanden.

Die Neuorganisation der Verteilung leerer Güterwagen zeitigte gute Resultate. Sie hat dazu beigetragen, dass die durchschnittliche Umlaufzeit spürbar gesenkt werden konnte. Die Folge davon ist eine Reduktion der den ausländischen Bahnverwaltungen zu zahlenden Mietgebühren.

Im Reiseverkehr ergaben sich besondere Verkehrsspitzen im Monat Dezember. Gesamthaft waren 680 Extra- und Entlastungszüge zu führen, wovon ein grosser Teil für die Heimreise der italienischen Arbeitskräfte eingesetzt wurde.

## Personen-Transitverkehr nach und von Italien

1963



## 2. Betriebsplanung

Die Betriebskonzeptionen und die Bauprogramme richten sich nach der langfristigen Verkehrserwartung. In diesem Rahmen werden auch kurzfristige, auf einige Jahre begrenzte Verkehrsprognosen erstellt und daraus Leistungsprognosen abgeleitet. Dies erlaubt, die zu erwartende Belastung einzelner Zentren und Strecken frühzeitig zu erkennen und die notwendigen Massnahmen zu ergreifen.

Die langjährigen Studien für eine Neuorganisation des Frachtstückgutverkehrs wurden im Berichtsjahr so weit abgeschlossen, dass die Einführung eines auf die schweizerischen Verhältnisse abgestimmten «Gares-centres-Systems» nun in Aussicht genommen werden kann. Kennzeichnend für dieses System ist die Bildung von Gruppenbahnhöfen (Gares centres) für das Beladen und Entladen der Stückgüterzüge mit dem Gut einer dem Gruppenbahnhof zugewiesenen Zone, wobei der Massentransport zwischen den Gares cen-

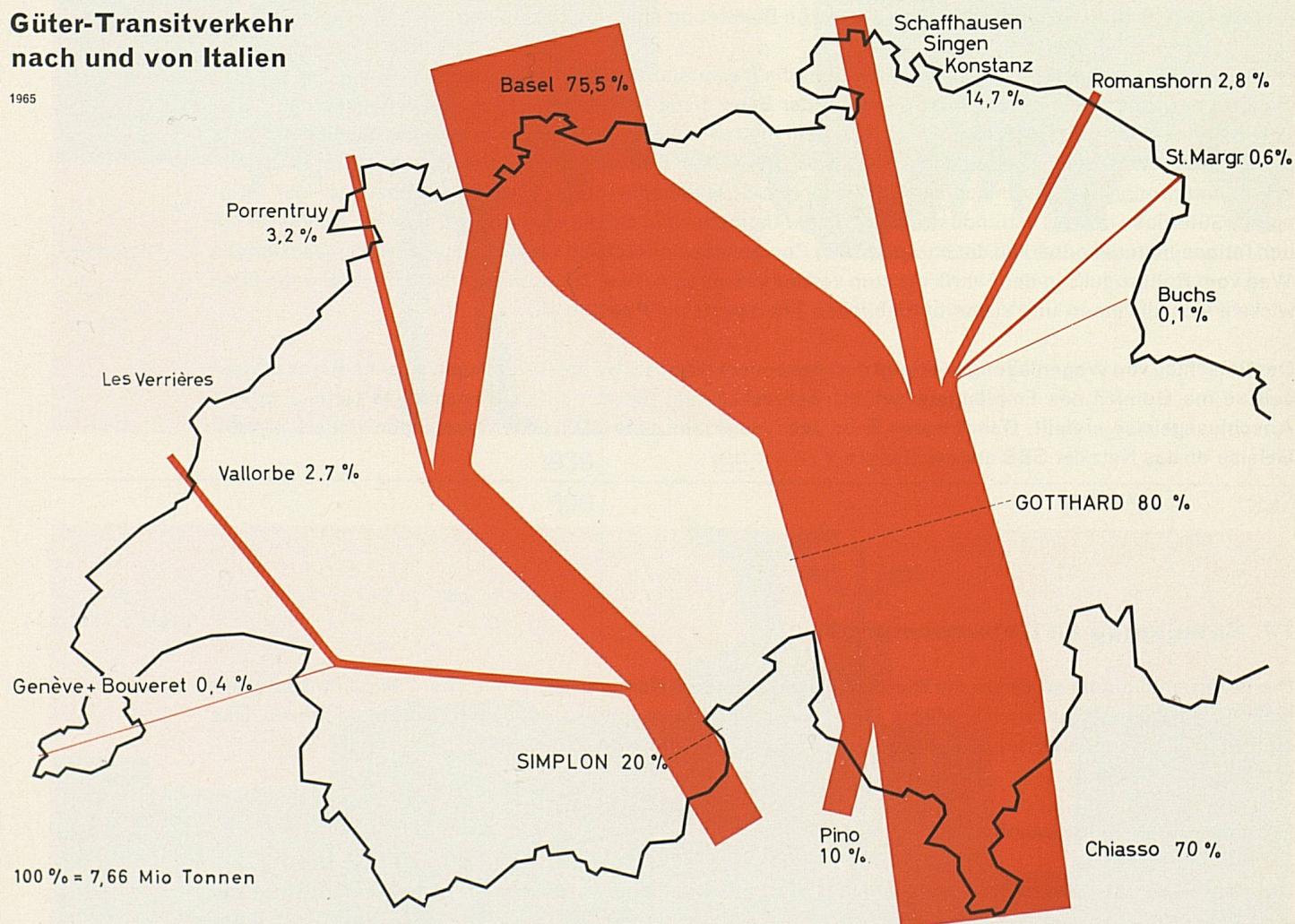
tres auf der Schiene, die Sammel- und Verteilaufgabe in den Zonen ohne Bindung an die Schiene erfolgen soll. Die Einführung der neuen Organisation ist schrittweise über eine längere Zeitspanne geplant. Im Jahre 1966 sollen vorerst auf Versuchsstrecken mit der Ablösung des Nahverkehrs begonnen und Erfahrungen gesammelt werden.

Die Eisenbahn eignet sich dank ihrer Spurgebundenheit in hohem Masse für die Automatisierung. In gemeinsamer Arbeit mit den interessierten Fachabteilungen wurde eine Untersuchung über die Automatisierung des Fahrdienstes durchgeführt. Im Bericht dieser Arbeitsgruppe sind die grundlegenden Probleme, wie bauliche Voraussetzungen, Betriebsabwicklung und Wirtschaftlichkeit, dargelegt.

Die elektronische Datenverarbeitungsanlage ermöglicht nun die rasche Bereitstellung von Informationen zur Lenkung des täglich anfallenden Güterverkehrs. Voraussetzung hierzu sind unter anderem die Erfassung der Grunddaten nach einheitlichen Gesichtspunkten, die Wagenbezettelung und die Vormeldung von Wagen und Zügen. Die in dieser Richtung gehenden Studien sind in vollem Gange.

## Güter-Transitverkehr nach und von Italien

1965



### 3. Fahrplan und Betrieb auf internationaler Ebene

Am 30. Mai 1965 begann erstmals eine zweijährige Fahrplanperiode. Diese verlängerte Gültigkeit gestattet, die Reisebedürfnisse eingehender abzuklären und den Fahrplan systematisch anzupassen.

Die Europäische Güterzugfahrplankonferenz, die im April in Stuttgart tagte, bearbeitete das internationale Güterzugkursbuch (LIM) und stimmte einer Neugestaltung zu. Die bisherigen Kurstabellen mit Länderverbindungen wurden durch Land-zu-Land-Tafeln ersetzt, was das Lesen stark vereinfacht.

An der Konferenz für internationale Reisebüro-Sonderzüge, die im November unter dem Vorsitz der SBB in München stattfand, nahmen 16 Eisenbahnverwaltungen sowie 23 Reisebüroorganisationen Westeuropas teil. Für den Sommer 1966 ist die Führung von 836 Zügen nach der Schweiz oder im Transit vorgesehen. In verschiedenen Verkehrsrelationen konnten erhebliche Fahrzeitgewinne erzielt werden.

#### 4. Rationeller Güterumschlag

Im Berichtsjahr wurde die erste Serie von 100 bahneigenen Kies-Silowagen abgeliefert. Die Sicherstellung des grossen Kies- und Betonbedarfes für den Nationalstrassenbau bedingt jedoch zusätzlich den Einsatz privater vierachsiger Kieswagen sowie die Erstellung moderner Kies-Umschlagsanlagen und Frischbetonfabriken. Die leistungsfähigen Anlagen von St. Gallen Haggen, Schlieren, Effretikon, Glattbrugg und Lantig bei Winterthur werden durch programmierte Kies-Blockzüge mit einem Bruttogewicht von je 1200 t ab den grossen Kieswerken regelmässig beliefert. Allein für den Bau des Nationalstrassenabschnittes von Zürich bis zur Kantonsgrenze Schwyz wurden innerhalb von vier Jahren über 3,5 Mio t Kies transportiert. Diese Kies-Blockzüge dürften in den nächsten Jahren an Bedeutung eher noch gewinnen.

Im Jahre 1965 wurden 482 neue Abkommen über die Verwendung von Paletten abgeschlossen, womit sich die Zahl der Unternehmen, die im Verkehr mit der Bahn diese normierten Lademittel verwenden, auf über 4000 erhöhte. Am 1. Januar 1965 schloss sich dem internationalen Paletten-Pool, dem die meisten europäischen Staatsbahnen angehören, auch Ungarn an. Unter dem Patronat der Schweizerischen Studiengesellschaft für rationellen Güterumschlag (SSRG) fand in St. Gallen die Internationale Fachmesse für den rationalen Güterfluss in der Textilindustrie statt. In der thematischen Schau wurde dem Besucher die vielseitige und rationale Verwendbarkeit der europäischen Poolpalette eindrücklich vor Augen geführt. Auf dem langen Weg vom Rohprodukt in der Fabrik bis zum verkaufsbereiten Artikel im modernen Selbstbedienungsladenwickeln sich alle inner- und ausserbetrieblichen Transporte auf Paletten ab.

Der Umschlag von Wagenladungen erfolgt dort besonders rationell, wo die Güterwagen auf einem Anschlussgleise ins Domizil des Empfängers geführt werden können. Im Berichtsjahr wurden 48 weitere private Anschlussgleise erstellt. Damit waren Ende Jahr insgesamt über 2000 Unternehmungen mittels privater Gleise an das Netz der SBB angeschlossen.

### IV. Beteiligung an Unternehmungen

Die Unternehmungen, an denen die Bundesbahnen mit einem Nominalwert von je über 1 Mio Franken beteiligt sind, werden hier einzeln aufgeführt. Der Nominalwert dieser Beteiligungen beträgt 67 Mio Franken. Das sind 94 % des Nominalwertes aller Beteiligungen der Bundesbahnen Ende 1965.

#### 1. Partner-Elektrizitätswerke

Die «Kraftwerk Göschenen AG» wies in ihrem dritten Geschäftsjahr (1964/65) eine Energieproduktion von 376,1 Mio kWh aus. Davon entfielen 133,2 Mio kWh auf das Winterhalbjahr und 242,9 Mio kWh auf das Sommerhalbjahr. Die Gesamtproduktion blieb um 2,9 Mio kWh hinter der vorjährigen zurück. Die Dividende betrug unverändert 4 %.

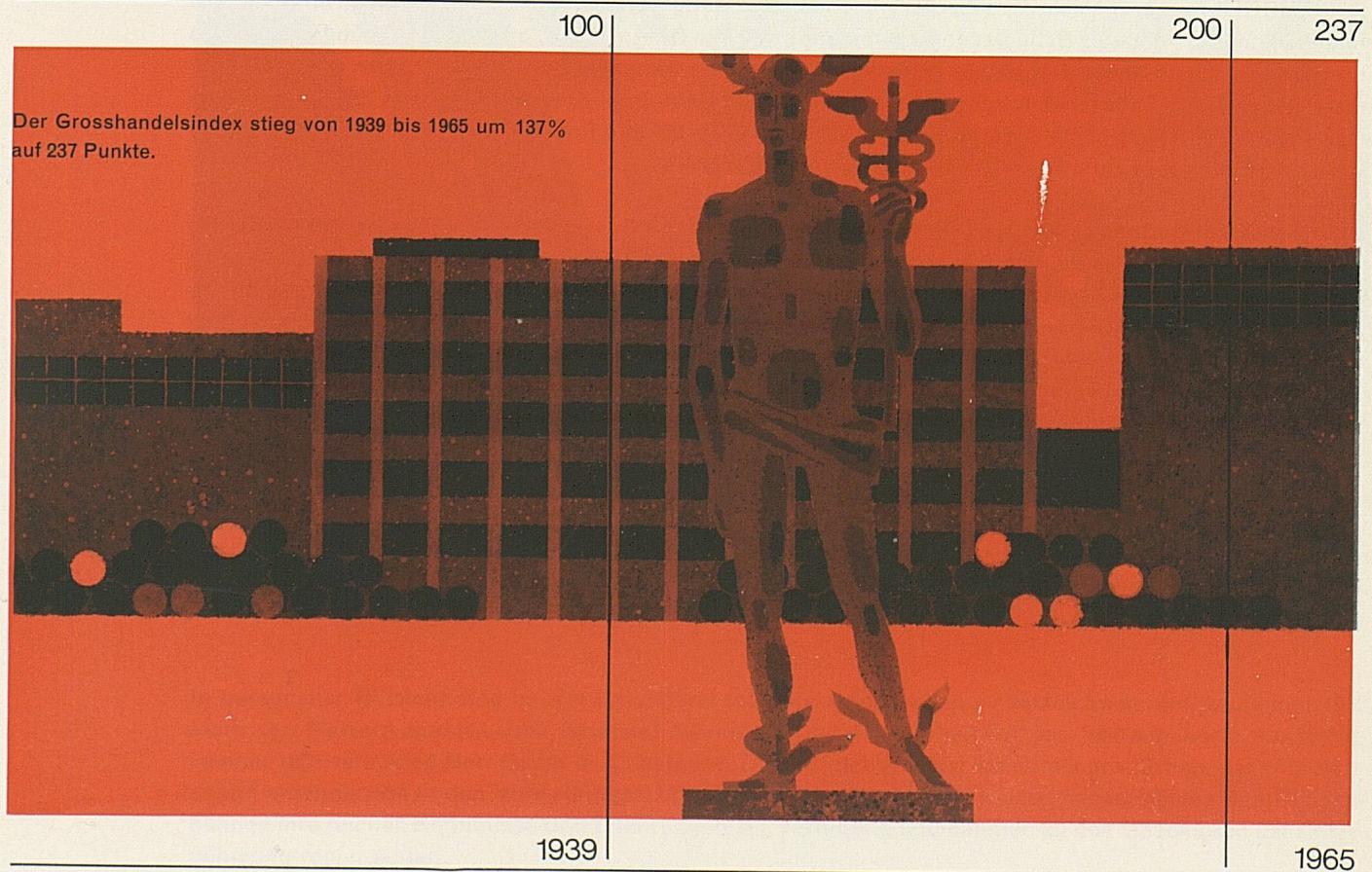
Die «Etzelwerk AG» erzielte im Geschäftsjahr 1964/65 mit 299,4 Mio kWh (Vorjahr 151,7 Mio kWh) die höchste Energieproduktion seit Bestehen des Werkes. Allerdings entfielen nur 123,7 Mio kWh oder 41,3 % auf die Winterproduktion. Ein grosser Teil des anfallenden Wassers musste im Sommer laufend verarbeitet werden. Die Dividende betrug unverändert 5 %.

Die «Kraftwerk Rapperswil-Auenstein AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1964/65 227,2 Mio kWh (Vorjahr 159,9 Mio kWh). Die Wasserführung der Aare lag im Betriebsjahr 19 % über dem langjährigen Jahresdurchschnitt. Das Winterhalbjahr verzeichnete einen Minderabfluss von 18 %, das Sommerhalbjahr einen Mehrabfluss von 46 %. Die Dividende betrug wie im Vorjahr 4 %.

## Die Gütertarife im Vergleich zum Grosshandelsindex



Die Beförderungspreise im Güterverkehr stiegen von 1939 bis 1965 um 30 % auf 130 Punkte.



Die «Kraftwerk Wassen AG» erzeugte im Geschäftsjahr 1965 270 Mio kWh (Vorjahr 264 Mio kWh). Die letzte bezahlte Dividende für das Jahr 1964 betrug 5 %.

Die «Centrale thermique de Vouvry SA» setzte die Bauarbeiten fort. In den letzten Wochen des Jahres 1965 konnte der Versuchsbetrieb mit der ersten Maschinengruppe aufgenommen werden. Die zweite Hälfte des Aktienkapitals wurde eingefordert; es ist nun mit 30 Mio Franken voll einbezahlt. Ferner wurde im Mai ein Obligationenanleihe von 35 Mio Franken zu 5 % aufgenommen. Am 30. September 1965 wies das Baukonto einen Bestand von 146,4 Mio Franken (Vorjahr 56,9 Mio Franken) auf.

Auch die Walliser Elektrizitätsgesellschaft «Electra-Massa» führte die Bauarbeiten weiter. Vom gezeichneten Aktienkapital von 20 Mio Franken wurde eine weitere Rate von 5 Mio Franken eingefordert, womit nun 15 Mio Franken einbezahlt sind. Ferner wurde im August ein Obligationenanleihe von 20 Mio Franken zu 5 % aufgenommen. Das Baukonto erhöhte sich um 26,7 auf 57,9 Mio Franken (30. September 1965).

Wie bisher beschränkte sich die «Suisatom AG» im Geschäftsjahr 1964/65 auf die Mitwirkung beim Bau des Versuchsatommotwerkes Lucens der Nationalen Gesellschaft zur Förderung der industriellen Atomtechnik (NGA) und bei den Entwicklungsstudien. Vom gezeichneten Aktienkapital von 12 Mio Franken wurden die letzten Raten von zusammen 3 Mio Franken eingefordert, womit es nun voll einbezahlt ist. Die Beteiligung der SBB beträgt 10 %. Die Jahresrechnung schliesst mit einem Ausgabenüberschuss von 73220 Franken ab.

## 2. Andere Unternehmungen

Die Umsätze der «INTERFRIGO, Internationalen Gesellschaft der Eisenbahnen für Kühltransporte», stiegen auch im Berichtsjahr weiter an. Die Zahl der Transporte erhöhte sich auf 217191. Davon entfallen 27 % auf die eigenen und 73 % auf die gemieteten Wagen. Am 1. Januar traten der INTERFRIGO die Jugoslawischen und am 1. September die Ungarischen Staatsbahnen bei. Die Verzinsung des verhältnismässig niedrigen Genossenschaftskapitals betrug für 1964 12 %. Die acht Gründungs-Mitgliedverwaltungen, zu denen auch die SBB gehören, verbürgen die Anleihen und Darlehen der INTERFRIGO, die am Ende des Berichtsjahres 813,3 Mio belgische Franken betrugen.

Die «EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial», nahm im Jahre 1965 folgende neue Gelder auf: Schulschein-Darlehen von 20 Mio DM zu  $6\frac{1}{8}\%$ , öffentliche Anleihen von 40 Mio Franken zu 5 % und 60 Mio DM zu 6 %, ferner verschiedene Bankkredite zu  $5\frac{1}{4}$  bis  $6\frac{1}{2}\%$ . Der Wert des Rollmaterials, das den Bahnverwaltungen auf Grund von Miete-Kauf- bzw. Kreditverträgen mit Sicherungsübertragung zur Verfügung gestellt wurde, erhöhte sich um 145 auf 669 Mio Franken Ende 1965. Das Aktienkapital wurde wiederum zum statutarischen Höchstsatz von 4 % verzinst.

Die «SWISSAIR, Schweizerische Luftverkehr-Aktiengesellschaft», verzeichnete im Jahre 1965, zwanzig Jahre nach der Aufnahme des Nachkriegs-Luftverkehrs, einen weiteren Verkehrsaufschwung und den seit Bestehen der Gesellschaft besten Jahresabschluss. Die angebotenen 546,6 Mio Tonnenkilometer entsprechen einer Zunahme von rund 11 % gegenüber dem Vorjahr. Trotz der Teuerung konnten die Flugbetriebskosten pro angebotenen Tonnenkilometer nochmals gesenkt werden, und zwar von 89 auf 85 Rappen. Der mittlere Auslastungsgrad erhöhte sich von 52,3 auf 53,6 %. Für 1965 wurden eine Dividende von 6 % und als zusätzliche Gewinnausschüttung ein Bonus von 7 Franken pro Aktie ausgerichtet.